

Ruth Rathjen, Schleswig

„Hilfskreuzer Kormoran“ und die „HMAS Sydney“.

Im April 2008 ging eine Meldung durch die Presse: „Das Geheimnis der ‚Sydney‘ ist gelüftet“.

Hier in Deutschland fand diese Tatsache kaum Beachtung. Es gab in der Presse, so weit mir bekannt, keine großen Artikel darüber oder Kommentare, Leserbriefe oder dergleichen, obwohl es sich um einen Abschluss eines Kriegsdramas aus dem 2. Weltkrieg handelte, das Australien und Deutschland betraf.

Ganz anders in Australien, hier gab es viele Artikel in der Presse über die Auffindung der beiden Schiffe und die Schlussfolgerungen. Diese Ereignisse des 2. Weltkrieges sind in Australien noch im Bewusstsein der Menschen allgegenwärtig, so haben sich auch Nachkommen der Marinesoldaten in der Presse geäußert.

Hier die Geschichte dazu:

Das bei der HAPAG 1938/39 gebaute **Fracht- Motorschiff „Steiermark“** wurde zu Beginn des 2. Weltkrieges umgebaut zum

Schiff 41 HSK 8 „Kormoran“. 8 736 BRT, 14 000 PS, Geschwindigkeit 18 Knoten (kn). Bewaffnung als Hilfskreuzer: 6-15cm, 2-3,7cm Heeres-PAK, 5-2cm Flak, 5 MG, 4TR nach oben(2), 2 TR nach unten (1), 2 Flugzeuge.

Kommandant des Schiffes war Theodor Anton Detmers, geboren 1902 in Witten an der Ruhr. Im Juli 1940 hat man ihm die Bauaufsicht und das Kommando über das Schiff übertragen. Das Schiff verlässt die Werft am 8. Oktober 1940. Zunächst fuhr es durch den NO Kanal nach Gdingen (Gotenhafen) zur See- Erprobung, bevor es im Dezember über das Skagerrak in den Atlantik fuhr, wo es 8 Handelsschiffe kaperte bzw. versenkte.

Als Hauptoperationsgebiete waren dem Hilfskreuzer „Kormoran“ Schiff 41 der indische Ozean und die angrenzenden australischen und afrikanischen Gewässer zugewiesen worden. Hier wurden im Golf von Bengalen der jugoslawische Dampfer „Velebit“ und das australische Schiff „Mareeba“ versenkt. Es war üblich für die HSK, in einer Tarnung ihres Schiffes zu fahren. Bisher war die „Kormoran“ als ein japanisches neutrales Motorschiff getarnt gewesen. (-Der Kriegseintritt Japans erfolgte erst mit dem Überfall auf Pearl Harbour am 7. 12 1941.-) Jetzt änderte der HSK seine Tarnung und fuhr fortan als das holländische Schiff „Straat Malakka“, dessen Mittschiffsaufbauten täuschend ähnlich waren. Das Schiff brachte nach langer Zeit am 23. 9. 1941 das griechische Schiff „Stamatius G. Embericos“ auf. Dieses Schiff musste wegen des geringen Kohlenvorrates zum Leidwesen Kapitän Detmers versenkt werden, er hätte es gerne für seine Zwecke genutzt.

Nach diesen Operationen im Indischen Ozean wurde es für die „Kormoran“ Zeit, den Treffpunkt 1100 sm westlich von Freemantle/Australien mit dem Versorgungsschiff „Kulmerland“ am 16. Oktober anzusteuern. Die Übergabe von Öl und Versorgungsgütern nahm 1 Woche in Anspruch, die bisher gemachten Gefangenen wurden alle der „Kulmerland“ übergeben, die jetzt Richtung Deutschland fuhr.

Der HSK „Kormoran“ hatte jetzt die Absicht, endlich seine Minen an der australischen Küste zu verlegen, diese Operationen hatten in Indien nicht durchgeführt werden können. So viele Minen an Bord bedeuteten bei einem Seegefecht auch immer, bei einem Treffer in die Luft zu fliegen.

Das Schiff näherte sich am 19. November 1941 mit der Absicht Minen zu verlegen der Sharksbay. Um 15.00 Uhr wurde ein Schiff voraus gesichtet, das sich um 16.00 Uhr als ein australischer Leichter Kreuzer der Perth Klasse herausstellte. Die Leichten Kreuzer hatten etwa 7000 t. und 8 – 15,2 cm Geschütze, außerdem 8 – 10,2 cm Flak, 12 MG's, 8 Torpedorohre und 2 Flugzeuge. Sie fuhren eine Geschwindigkeit von bis zu 32,5 kn gegenüber der höchstmöglichen Geschwindigkeit eines deutschen HSK von 18 kn. Es gab für die „Kormoran“ also keine Möglichkeit, einem Gefecht auszuweichen, Kapitän Detmers musste sich mit der Besatzung dem Kampf stellen.

Bei dem Gegner handelte es sich um den **Leichten Kreuzer „Sydney“**. Das Schiff wurde bei der Indienstellung, wie berichtet wurde, durch ernsthafte Defekte behindert, welche es möglicherweise verwundbar machten. Bitten der Marineoffiziere, diese zu beseitigen, wurden von der Admiralität ignoriert. Insbesondere betraf dies die Schwierigkeiten mit den Torpedo - Abschussrohren. Die „Sydney“ war 1940 im Mittelmeer und hatte dort trotzdem mit viel Erfolg und Glück zusammen mit den Engländern manche Schlacht geschlagen, u. a. den italienischen Zerstörer „Espero“ versenkt und den italienischen Kreuzer

„Bartolomeo Colleoni“ zerstört. Bei allen Gefechten und Operationen schien die „Sydney“ immer auf der erfolgreichen Seite zu sein. Die „Sydney“ war das glückhafte Schiff, und nichts konnte ihm einen Schaden zufügen, sie galt als eine „Sturmschwalbe“. Dies war einer der Namen unter denen die „Sydney“ bekannt wurde.

In Australien hatte sich die Bevölkerung über diesen Krieg bis Mitte 1940 wenig Gedanken gemacht, er fand weit weg in Europa statt, man half England. Plötzlich stellte man fest, dass deutsche Hilfskreuzer im Pazifik Minen verlegt hatten und zwei Schiffe zunächst unbemerkt verschwanden. Erst das dritte Schiff erregte Aufmerksamkeit durch seine Hilferufe und Durchgabe der Position. Dieses alles geschah rund um Neuseeland. Jetzt liefen aus Neuseeland und Australien Kreuzer aus, doch der deutsche Hilfskreuzer „Orion“ war entwischt. Später wurde er zwischen Tasmanien und Albany von einem Flugzeug gesichtet, entkam aber wieder. Außer der „Orion“ befanden sich noch zwei weitere deutsche Hilfskreuzer: „Atlantis“ und „Pinguin“ im Indischen Ozean, die hier 9 Schiffe versenkten, allerdings weit entfernt von der australischen Küste. Doch jetzt war Australien alarmiert und verlangte seine Schiffe zur eigenen Verteidigung zurück. Die „Sydney“ befand sich im Januar 1941 auf dem Heimweg aus dem Mittelmeer, allerdings war jetzt die „Perth“ dort, ein Schiff der gleichen Klasse. Die Fahrt der „Sydney“ ging durch den Suez Kanal heimwärts. Im Indischen Ozean gab sie einigen Schiffen Geleitschutz und beteiligte sich auch nach der Suche nach dem deutschen Hilfskreuzer „Atlantis“, der jedoch entwischen konnte. Danach kehrte sie zunächst nach Freemantle und dann in ihren Heimathafen in Sydney zurück. Hier wurde sie von der Bevölkerung mit großem Jubel empfangen und den Politikern. Das Schiff und die Besatzung wurden gefeiert. Als Geschenk erhielt das Schiff eine Gedenkplatte zur Erinnerung an das Gefecht gegen die „Bartolomeo Colleoni“, die auf dem Achterdeck enthüllt wurde. Die Schiffsbesatzung bekam Nachbildungen davon. Die „HMAS Sydney“ wurde wie ein Star behandelt. Sie war schon immer etwas Besonderes gewesen, und man erinnerte sich jetzt auch an die alte „Sydney“, die im 1. Weltkrieg vor den Kokos-Inseln die deutsche „Emden“ versenkt hatte. Die Presse tat wie immer das Übliche dazu, die Gefühle der Öffentlichkeit anzuheizen. Die Menschen waren überzeugt, dass die „Sydney“ der Bedrohung durch fremde Schiffe und Minen rund um Australien ein Ende setzen würde. Niemand schien darüber nachzudenken, dass eigentlich nur die Schiffe „Perth“ und „Sydney“ ihre Positionen getauscht hatten. Zunächst musste das Schiff auch in die Werft.

Im November 1941 operierte die „Sydney“ im Indischen Ozean, Kommandant des Schiffes war jetzt Burnett, der Collins abgelöst hatte. Sie sollte den Truppentransporter „Zealandia“ nach der Sunda Straße begleiten. Die „Sydney“ hatte auf dieser Fahrt viele junge Rekruten an Bord, die teilweise ihre erste Seefahrt machten. Durch diese große Gruppe Rekruten war das Schiff eigentlich überbemannt, aber es waren in der letzten Zeit viele erfahrene Seeleute abkommandiert worden, so dass erfahrenes Personal knapp war. Die Begleitung des Truppentransporters sah nach einer Übungsfahrt in heimischen Gewässern aus.

Auf der Heimfahrt von der Sundastraße passierte am 19. November das schicksalhafte Treffen zwischen der „Kormoran“ und der „Sydney“.

Den Verlauf der Seeschlacht kennt man aus den Aussagen der Besatzung des deutschen Schiffes. Die „Kormoran“ fuhr in der Verkleidung des holländischen Schiffes „Straat Malakka“, also als ein für Australien befreundetes Handelsschiff getarnt. Als Kapitän Detmers die „Sydney“ näher kommen ließ, da an ein Entkommen nicht zu denken war, versuchte er zunächst einmal Zeit zu gewinnen, damit das feindliche Schiff nahe herankommt, möglichst auf 80 hm oder 60 hm in die Reichweite seiner Geschütze. Damit hoffte er mit seiner nur halb so starken Batterie von 4 Geschützen den 8 Geschützen der „Sydney“ besser gewachsen zu sein. Das größte Problem waren die 360 nicht verlegten Minen an Bord der „Kormoran“, die bei einem Volltreffer das Schiff sofort sinken lassen würden. Auf Anfrage der „Sydney“, welches Schiff sie seien, wurde nur langsam und mit Flaggensignalen geantwortet, so wie ein Handelsschiff reagieren würde. Dadurch gelang es sogar, das Schiff sehr weit heranzulocken, bevor von der „Sydney“ nach dem geheimen Erkennungssignal gefragt wurde. Auf dieses Morsesignal wurde wieder unendlich langsam geantwortet. Die „Sydney“ lief mittlerweile in 9 hm Entfernung querab zur „Kormoran“, offensichtlich hielt man das andere Schiff wirklich für ein Handelsschiff, denn die beiden an Bord befindlichen Flugzeuge, die zur Aufklärung hatten aufsteigen wollen, stellten ihre Motoren wieder aus. An der Reling standen viele Besatzungsmitglieder, die den Holländer beobachteten, es war ein Bild wie im Frieden.

In dieser guten Position für „Kormoran“ querab von der „Sydney“ gab Kapitän Detmers den Befehl zur Enttarnung. Das hieß, die deutsche Kriegsflagge wurde am Signalmast aufgezogen. Innerhalb kürzester Zeit zeigte der Hilfskreuzer sein wahres Äußeres als Kriegsschiff. In wenigen Sekunden nach dem Schießbefehl gab es Treffer in Brücke und Artillerieleitstand der „Sydney“, wahrscheinlich war die Führungsmannschaft gleich ausgeschaltet. Die Vollsalue der überraschten „Sydney“ ging über die „Kormoran“ hinweg. Bei der kurzen Entfernung trafen die Geschosse der „Kormoran“, während der Gegner schwieg. Wahrscheinlich war

seine zentrale Feuerleitung durch einen Treffer zerstört worden. Ein Torpedo traf die „Sydney“ am Turm A, die Geschütztürme C und D der „Sydney“ begannen wieder zu schießen. Man beobachtete von der „Kormoran“, dass der Geschützturm B weggeschleudert wurde, sowie ein Flugzeug vom Katapult ins Wasser stürzte. Überall auf der „Sydney“ begann es zu brennen, Menschen an Bord waren nicht mehr zu sehen. Die „Sydney“ lief in eine andere Position zur Kormoran und konnte noch vier Torpedos auf die „Kormoran“ abschießen, die aber in kurzer Entfernung am Heck vorbei liefen.

Die „Sydney“ brannte lichterloh und verschwand langsam in Richtung Perth in der Dämmerung der Nacht. Ein Feuerschein war bis etwa 21 Uhr zu sehen und zum Schluss ein helles Flackern wie bei einer Explosion.

Die „Kormoran“ brannte ebenfalls, die Maschinen waren ausgefallen, im Maschinenraum konnten die Soldaten nicht mehr gerettet werden. Es blieb Kapitän Detmers nur die Möglichkeit, das Schiff aufzugeben und zu versenken. Die Rettungsmittel, die nicht zerstört waren, vier intakte Boote von Prisen und Schlauchboote, kleine Rettungsflöße sowie zwei Boote aus den Luken, die von Hand herausgehievt werden mussten, da die Ladebäume zerstört waren, wurden einsatzbereit gemacht. In der Dunkelheit war es ein schwieriges Manöver, ein mit Verwundeten besetztes Schlauchboot hatte sich losgerissen und war voll Wasser geschlagen. Zwei Mann konnten sich retten, etwa 40 Seeleute ertranken. Gegen 21.00 Uhr hatten bis auf 120 Mann alle das Schiff verlassen. Die beiden Boote aus den Luken waren erst gegen 23.30 Uhr einsatzbereit. Gleichzeitig wurde eine stärkere Verqualmung des Minendecks gemeldet, das Schlimmste war zu befürchten. Ein Offizier brachte am Ölbunker eine Sprengladung an, die Flagge wurde geborgen, als Letzter verließ Kapitän Detmers das Schiff um genau 24 Uhr. Schnellstmöglich versuchte man, eine Entfernung vom Schiff zu erreichen, 10 Minuten später explodierte die Sprengladung, und um 00.35 Uhr flogen die Minen an Bord des Schiffes in die Luft und es versank. Die „Kormoran“ hatte aufgehört zu existieren.

Die Rettungsboote waren bis über eine Woche auf See bevor man sie fand, zwei waren nördlich von Carnarvon an Land gekommen. 315 Deutsche hatten überlebt und 3 Chinesen, die mit an Bord waren. Etwa 80 Seeleute hatten den Tod gefunden. Den Gefallenen der „Kormoran“ wird im Marine-Ehrenmal in Laboe gedacht. Kapitän Detmers hatte die Position des Gefechtes angegeben, aber trotz intensiver Suche fand man von der „Sydney“ niemanden. Alle 645 Seeleute waren ums Leben gekommen.

Die Überlebenden der „Kormoran“ wurden in das Gefangenenerlager in Murchison Camp 13 in Victoria gebracht, wo sie am 30. 12. 1941 eintrafen. Die Offiziere kamen in das dort in der Nähe gelegene Gebäude genannt „Dhurringile“, das früher von einem Squatter erbaut worden war.

Alle Mannschaften und Offiziere der „Kormoran“ waren intensiv über das Gefecht und weiteres Interessante für Australien befragt worden. Man hatte darauf geachtet, dass die Gefangenen sich nicht untereinander verständigen konnten, in dem man die Besatzungen der geretteten Boote getrennt hielt, bevor sie gemeinsam in dieses Lager kamen. Die Aussagen waren sehr einheitlich, besonders die Aussagen über das Gefecht waren vom Kapitän und den Offizieren gleich lautend.

Am Freitag, den 21. Dezember, begann man die „Sydney“ langsam in Freemantle zu vermissen, man schickte einen Routinefunkspruch an die Marinebehörde in Melbourne. Am folgenden Tag erfuhr man, dass die „Zealandia“, der Truppentransporter, den die „Sydney“ begleitet hatte, mit einem Tag Verspätung in Singapur eingetroffen war. Also konnte sich auch die „Sydney“ aus irgendeinem Grunde bei der Heimkehr verspäten. Zur Beunruhigung war es noch zu früh. Sonntagabend schließlich entschloss man sich, die „Sydney“ aufzufordern sich zu melden, nachdem das Schiff drei Tage überfällig war. Da weiterhin keine Signale der „Sydney“ aufgefangen wurden, erhielten die stärkeren

Funkstationen in Darwin und Perth den Auftrag, das Schiff beständig anzurufen. Dadurch erfuhren aber auch andere Schiffe und Küstenstationen, dass irgendetwas nicht in Ordnung war. Am Montag begann man eine fächerförmige Suchaktion mit sechs Flugzeugen über das Seegebiet. Auch die Holländer wurden aufgefordert, südlich Java eine Suchaktion zu starten, falls das Schiff aus irgendeinem Grund den Kurs geändert hatte. Dann am Abend erhielt man einen Funkspruch, dass ein Tanker, der auf dem Weg nach Perth war, vor Carnarvon 25 deutsche Seeleute von einem Rettungsfloß aufgenommen hätte. Jetzt wusste man, dass etwas passiert war, stellte die Funkrufe ein und verstärkte die Suche nach Überlebenden zu Luft und zu Wasser. Alle Schiffe in dem in Frage kommenden Seegebiet wurden angewiesen, Ausschau zu halten. Es war alles unklar, was passiert war, man wusste jetzt nur durch die Aussagen der ersten gefundenen Überlebenden, dass deren Schiff ein Gefecht mit einem Kreuzer gehabt hatte. Man wollte die Vorkommnisse noch unbedingt geheim halten, da es nichts Konkretes zu berichten gab. Aber die Zeitungen hatten doch



Leichter Kreuzer „Sydney“



Kriegsmuseum in Canberra



Kapitän zur See Theodor Detmers



Captain J. Burnett, der letzte Kommandant der „Sydney“



Leichter Kreuzer „Sydney“ im Hafen von Sydney

etwas erfahren von der Zensurstelle über eine Marine-„Tätigkeit“, und man nahm sehr schnell an, dass es sich um die „Sydney“ handelte. Es wurden auch die Deutschen gefunden, deren Rettungsschiffe an Land gekommen waren. Diese kamen mit der Bevölkerung in Kontakt. In Westaustralien blühte die Gerüchteküche schnell, und heimische Reporter berichteten. Das Kriegsministerium wollte zunächst den Angehörigen eine Vermisstenmeldung ihrer Angehörigen senden. Aber letztendlich musste man sich doch entschließen, die große Liste der Toten der „Sydney“ mit 645 Namen bekannt zu geben. Bisher hatte die RAN erst 113 Kriegsoffer zu beklagen und jetzt diese Zahlen! Man verbot, die große Zahl der Überlebenden der „Kormoran“ bekannt zu geben, aber durch die Veröffentlichungen der Zeitungen konnte man schon annähernd die richtigen Zahlen zusammenstellen. Von der „Sydney“ hatte man nur ein leeres Floß und zwei von Granatsplittern durchlöcherter Schwimmwesten gefunden.

Die Reporter und die Zeitungsleser ließen die Gerüchteküche immer weiter kochen. Warum gab es so viele deutsche Überlebende? Hatten die Deutschen etwa mit einem U-Boot zusammen gearbeitet, etwa einem japanischen? Dabei befand sich Japan derzeit noch nicht im Krieg!! Waren die Überlebenden der „Sydney“ etwa von den Deutschen mit Maschinengewehren beschossen worden? Man nahm einfach nicht zur Kenntnis, dass es sich bei den durchlöcherter Schwimmwesten um Granatsplitter handelte. Das Marineministerium widersprach, damit diese Behauptungen nicht außer Kontrolle gerieten. Die Bevölkerung

wollte nicht wahrhaben, dass die „Sydney“ versenkt werden konnte, wenn es mit rechten Dingen zuging. Das Schiff war in ihren Augen unbesiegbar gewesen. Hatte etwa die „Kormoran“ das Feuer eröffnet, bevor sie die Kriegsflagge gehisst hatte? Dann wäre es Piraterie, doch alle Deutschen hatten einheitlich ausgesagt. Die Flaggen in Australien wehten auf halbmast, man betrauerte die „Sydney“, die man noch vor wenigen Monaten freudig begrüßt hatte. Ein Drittel der australischen Marine, Mannschaften und Offiziere, waren verloren gegangen.

Die meisten Toten der „Sydney“ waren in Westaustralien zu beklagen. Hier hatte man auch den meisten Kontakt mit den Deutschen in der Bevölkerung gehabt, und die Gerüchteküche hat nie aufgehört zu existieren. Für die Menschen in Australien blieb der Untergang der „Sydney“ immer ein großes Mysterium. Inzwischen gibt es eine vierte „Sydney“ der australischen Marine. Das Schiff sollte nie in Vergessenheit geraten. Immer wieder gab es Veröffentlichungen über den Untergang der „Sydney“, die widerlegt werden konnten, aber auch junge Historiker benutzten falsche Behauptungen. Die wenigen Überbleibsel, die man von den beiden Schiffen hat, befinden sich im Kriegsmuseum in Canberra. An den Wänden des Säulenumgangs stehen die Namen der Gefallenen der Kriege, an denen Australien teilgenommen hat. Die längste Liste der RAN steht unter dem Namen der „Sydney“.

Der Toten der „Sydney“ und dem Mysterium ihres Untergangs wird jährlich gedacht.

Die Gefechte der beiden Schiffe haben nach Berechnungen in dem Indischen Ozean vor Geraldton stattgefunden. Der Rotary Club von Geraldton hatte 1998 die Idee, ein Denkmal für die 645 Seeleute der „Sydney“ zu errichten. Es gelang dies zu verwirklichen, und 2002 wurde es eingeweiht. Das Künstlerehepaar Joan Walsh Smith und Charles Smith erschufen das beeindruckende Denkmal auf dem Mt. Scott in Geraldton. Eine offene Kuppel wird von 645 fliegenden Silbermöwen gebildet, die ein Symbol der Ewigkeit und des Lebens darstellen sollen. Jede Möwe symbolisiert die Seele eines der Toten. Am Gedenktag, am 19. November 1998, war eine große Schar von Silbermöwen aufgefliegen, als die Kapelle „The Last Post“ spielte, dies entspricht dem deutschen Lied vom „Guten Kameraden“. Die offene Kuppel lässt das Sonnenlicht darunter wie die Wellen des Ozeans erscheinen, das auf eine Schiffsschraube und eine Gedenkschrift fällt. Auf einer großen Mauer sind die Namen der Toten festgehalten, wie in Canberra. Vor dem Denkmal steht die Skulptur einer nach ihrem Liebsten ausschauenden Frau.

Bis zur Auffindung der beiden Schiffswracks im März 2008 gab es vorher schon einige erfolglose Versuche, zuerst 1981. Im vergangenen Jahr im August stellte nun die Regierung Australiens die erforderlichen Gelder für eine intensive Suche zur Verfügung. Der erfahrene und erfolgreiche amerikanische Schiffswracksucher David Mearns wurde mit dieser Aufgabe beauftragt, die heute mit wesentlich besseren Möglichkeiten ausgeführt werden kann als eine Wracksuche vor 20 Jahren. Bei seinen Recherchen fand Mearns Unterlagen im britischen historischen Marinemuseum, sowie wurde ihm durch Hinweise das deutsch-englische Lexikon von Kapitän Detmers zugänglich, das sich noch im Besitz seiner Familie befand. In diesem Lexikon hatte Detmers in einem Code einen Gefechtsbericht und Positionsangaben festgehalten. Ursprünglich wollte er dieses bei einem Gefangenenaustausch mitgeben, er ließ es aber von einem deutschen Gefangenen, der ausgetauscht wurde, auswendig lernen, so dass der Bericht der deutschen Marine gegeben werden konnte. Im Übrigen hatte Kapitän Detmers während seiner Gefangenschaft die Gefechts- und Untergangspositionen der „Kormoran“ immer exakt mitgeteilt, so dass es eigentlich keine großen Geheimnisse geben konnte.

Das Wrack der „Kormoran“ wurde am 8. März 2008 vor Dirk Hartog Island und das der „Sydney“ am 16. März etwa 22,6 km südöstlich entdeckt.

Die Unterwasseraufnahmen von der „Kormoran“ zeigen Unterwassertorpedorohre und die Klappen von Überwassertorpedorohren, die eine Bestätigung darstellen, dass das Schiff die verheerenden Schüsse abgegeben haben kann, die letztendlich zum Untergang der „Sydney“ geführt haben. Die Theorie eines am Gefecht teilnehmenden japanischen U - Bootes ist damit widerlegt. Im Gefechtsfeld fand man den abgebrochenen Bug der „Sydney“ und 5 ihrer 9 Rettungsboote. Die Rettungsboote sind zerschossen, dieses kann bei dem extrem nahen Gefecht passiert sein, bei dem die Deutschen ununterbrochen das Deck mit Luftabwehrgeschützen beschossen. Aber immer wieder wird der Vorwurf laut, dass die Deutschen auf Überlebende der „Sydney“ geschossen haben könnten. Obwohl mehr als 20 m des Schiffsbugs der „Sydney“ weg gebrochen waren, hätte das Schiff noch für Stunden auf Grund der wasserdichten Schotten, laut Expertenaussagen schwimmfähig sein können. Das Auffinden einer Gasmaske beim Wrack zeigt, dass Überlebende des Gefechts versuchten, das Feuer zu löschen. Die Frage bleibt, warum sie bei aussichtsloser Lage nicht das Schiff verließen. Die Aussagen der Deutschen, dass die „Sydney“ so nahe herangekommen ist, ist mit dem Auffinden der Schiffe bestätigt. Dieses im Krieg ungewöhnliche Verhalten von Kapitän

Burnett bleibt weiterhin ein Rätsel. In deutschen Berichten heißt es, dass um 17.45 Uhr des Gefechtstages die „Sydney“ 4 Torpedos auf die Deutschen abschoss. Im Wrack des Schiffes sind 2 nicht ausgelöste Torpedos vorhanden, die anderen beiden lagen auf dem Meersgrund.

Da nicht mit dem Auffinden der Wracks alle Fragen und Ungereimtheiten ausgeräumt werden konnten und das Mysterium des Untergangs der „Sydney“ und der Verlust aller 645 Besatzungsmitglieder geklärt ist, ist laut „The Sydney Morning Herald“ vom 31. Mai 2008 ein Untersuchungsgericht eingesetzt worden. Man hofft hierbei auch klären zu können, ob es Grausamkeiten gegen die Australier von Seiten der Deutschen gegeben hat. Die Mannschaften und Offiziere der „Kormoran“ haben bei getrennten Verhören immer wieder gleich lautende Aussagen gemacht, so dass keine Veranlassung gegeben ist, anzunehmen, dass Grausamkeiten stattgefunden haben. Auch von der „Kormoran“ gefangene Kriegsteilnehmer und Zivilisten haben die Ehrenhaftigkeit von Kapitän Detmers immer wieder betont.



Hilfskreuzer (HSK) „Kormoran“ nach dem Bild auf dem Schutzumschlag zum Buch von Barbara Winter „Duell vor Australien – Hilfskreuzer KORMARAN gegen Kreuzer SYDNEY“



Statue im Mahnmal zum Gedenken der Opfer der „Sydney“ in Geraldton



Die Gedenkstätte in Geraldton

Quellenangaben:

KORMORAN Der Hilfskreuzer, der die „Sydney“ versenkte.
Von Kapitän z. S. a. D. Theodor Detmers.

Duell vor Australien. Hilfskreuzer Kormoran gegen Kreuzer Sydney.
Von Barbara Winter.

Walls of Wire
Von Joyce Hammond.

Geraldton Museum WA, HMAS Sydney 1941 Sonderausgabe

The Sydney Morning Herald, Weekend Edition am 5., 6. und 10. April 2008
Daily Telegraph am 8. April 2008
The Sydney Morning Herald - Good Weekend – am 31. Mai. 2008
Hamburger Abendblatt – abendblatt.de – Am 18. März und 19. April 2008